

# Impressum Inhalt

## Bildnachweis

Peugeot Communication,  
Sven Larsson (Gazoline), Hans J. Schneider, Valentin  
Schneider, Michael Krone; Rechte vorbehalten.  
Der Verlag hat alles getan, um die Bildrechte  
zu klären. Sollte trotzdem ein  
Bildrechteinhaber nicht erwähnt werden,  
möge er sich bitte beim Verlag melden.  
Detaillierte Angaben s. Seite 168.

## Copyright 2015 by

SCHNEIDER MEDIA UK LTD., 1. Auflage  
Der Inhalt basiert in Teilen auf dem Peugeot 504-  
Sonderheft Nr. 26 des Fachmagazins „Gazoline“,  
herausgegeben von Pixel Press Studio, Bailly.

Alle Rechte der Vervielfältigung und Verbreitung  
einschließlich Wiedergabe durch elektronische  
Medien sowie Fotokopie vorbehalten. Erfassung  
und Nutzung auf elektronischen Datenträgern  
und Netzwerken inkl. Internet u. ä. verboten, vor  
allem auf Portalen wie Mygazines, Googlebooks u. ä.

## Umschlaggestaltung

Valentin Schneider

## Herstellung

Herausgeber, Gestaltung, Redaktion:  
Hans-Jürgen Schneider  
Scan, Produktion:  
Valentin Schneider  
Übersetzung aus dem Französischen  
Gabriele Schneider

## Druck und Verarbeitung

Westermann Druck Zwickau GmbH

## Vertrieb

Delius Klasing Verlag GmbH, Siekerwall 21,  
D-33602 Bielefeld; Tel. 0521/5590,  
Fax: 0521/559113; e-mail: info@delius-klasing.de

## Verlag

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.  
E-Mail: info@schneider-text.com  
Website: www.schneider-text.com

ISBN D, A, CH: 978-3-667-10367-3

Printed in Germany

## Die Kapitel

- 5 Vorwort des Herausgebers
- 6 Einstieg: 504 von 1971 als Oldtimer heute
- 14 1968: Entwicklung und Produktionsbeginn
- 22 1969: Verkaufsstart Limousine, der 504 wird „Autop des Jahres“
- 26 1969: Vorstellung 504 Coupé und Cabriolet mit Pininfarina-Karosserie
- 30 1969/70: der 504 auf dem Weg zum Erfolg, Automatikversion
- 38 1970/71: Dieselmotor und Zweiliter-Benziner, Automatik für die Zweitürer
- 48 1971/72: 504 Break, Familiale, Commerciale
- 56 1971/72: Modellpflege Limousine, der 504 in der Werbung
- 62 1971/72: Modellpflege Coupé und Cabriolet
- 63 1971: Studie „Riviera“ von Pininfarina auf Coupé-Basis
- 64 1971/72: Modellpflege Break, Familiale, Commerciale
- 66 1972/73: Mittelschalthebel für Limousine, Änderungen Kombi-Modelle
- 70 1973-77: 504 Break als Ambulanz mit und ohne Hochdach
- 74 1973/74: 504 L als Antwort auf die Ölkrise, Modellpflege alle Typen
- 82 1974/75: Sechszylindermotor für Coupé und Cabriolet, Modellpflege alle Typen
- 90 1975/76: Änderungen im detail alle Modelle
- 94 1976/77: Modellpflege Limousinen, Kombis, Zweitürer
- 102 1977/78: Bandablauf des zweimillionsten 504, Modellpflege alle Typen
- 110 1978/79: stärkere Dieselmotoren, Modellpflege alle Typen
- 118 1979/80: Facelift für Coupé und Cabriolet, Änderungen im detail alle Modelle
- 128 1980-1983: letzte Modifikationen, Produktionsstopp 1983 in Frankreich
- 140 1981-85: Allradmodelle Break und Pickup von Dangel
- 148 1979-2005: Pickup auf 504-Basis; Pickup-Produktion in Frankreich, Argentinien, Afrika
- 159 1969-1983: 504 Limousine und Break in Australien und Übersee
- 162 1970-1984: 504 Limousine und Coupé V6 im Rallyesport
- 166 Nachlese: historische Testfotos, 504 Limousine 2015 in Griechenland
- 168 Bildnachweis

## Die Technik

- 16 Schnittzeichnung Limousine 1968
- 20 Technische Daten Limousine 1968
- 35 Technische Daten Limousine 1969/70
- 36 Technische Daten Coupé, Cabriolet 1969/70
- 43 Technische Daten Limousine 1970/71
- 46 Technische Daten Coupé, Cabriolet 1970/71
- 52 Technische Daten und Grafiken Break, Familiale, Commerciale 1971/72
- 58 Dauertest-Resultate 504 Injection 1971, Schnittzeichnung
- 79 Technische Daten Limousine 1973/74
- 80 Technische Daten Coupé, Cabriolet 1973/74
- 84 Technische Daten Coupé, Cabriolet V6 1974/75
- 98 Farben und Polster Limousine 1977
- 100 Technische Daten Limousine 1976/77
- 101 Technische Daten 504 Break, Familiale 1976/77
- 114 Technische Daten Limousine 1978/79
- 122 Technische Daten Break, Familiale, Commerciale 1979/80
- 124 Technische Daten Coupé, Cabriolet 1979/80
- 133 Technische Daten Limousine, Break, Familial 1980/81
- 139 Technische Daten Modelle 1983
- 144 Technische Daten Break Dangel 4x4
- 153 Technische Daten Pickup 1981/82
- 157 Technische Daten Pickup 1988
- 164 Rallyesiege 504 Limousine und Coupé V6

## Als Autos noch komfortabel waren

# Peugeot 504: Franzose mit Statur

Mit rund 3,7 Millionen gebauten Exemplaren war der Peugeot 504 zu seiner Zeit das erfolgreichste Modell des französischen Traditionsunternehmens. Die Limousine wurde von 1968 bis 1983 in Frankreich produziert, ab 1969 gab es die von Pininfarina gestylten Coupé- und Cabriolet-Versionen, 1970 kamen Break und Familiale hinzu, es folgt der praktische Pickup, der in Argentinien bis 1998 und in Nigeria sogar bis 2005 vom Band lief. Auch in Deutschland erfreute sich der Peugeot großer Beliebtheit, war er doch komfortabler und preisgünstiger als die Konkurrenzmodelle von Mercedes oder BMW. Opel Rekord und Ford Granada brachten es zwar auf deutlich höhere Stückzahlen, wirkten aber weniger elegant und hatten nicht den Status dieses klassischen französischen Automobils. So kam es nicht von ungefähr, daß der 504 im Jahr 1969 zum „Auto des Jahres“ gewählt wurde. Im Motorsport mischte der 504 von Anfang an kräftig mit, vornehmlich in Frankreich, Südamerika und Afrika. Das 504 V6-Coupé gewann unter anderem mehrmals den Rallye-Weltmeisterschaftslauf an der Elfenbeinküste.

Bis in die 1990er Jahre war der 504 noch häufig im Alltag zu sehen, dann verschwand er ziemlich schnell aus dem Straßenbild und dem öffentlichen Bewußtsein. Viele Exemplare wanderten nach der „Wende“ 1989 nach Osten, und Afrika sog die robusten und leicht zu reparierenden Fahrzeuge förmlich auf. Es gab abenteuerlustige Studenten, die einen 504 auf Achse von Europa in den Senegal oder an die Elfenbeinküste fuhren, ihn dort gewinnbringend verkaufen und damit genügend Geld für einen Urlaub und die Rückreise hatten. Später wanderten zahllose Autos auf den Schrottplatz, weil Frankreich schon früh Verschrottungsprämien zahlte, damit die Leute neue Autos kauften und damit den heimischen Automarkt ankurbelten.

## Gute Exemplare heute schwer zu finden

Mit diesem Buch erinnern wir an den großen Wurf aus Sochaux und daran, wie komfortabel, familienfreundlich und geräumig Autos einmal waren. Bot schon die Limousine reichlich Platz für fünf Personen und zudem einen großen Kofferraum für die damals noch mehr als heute geschätzte Urlaubsfahrt in den Süden, war der siebensitzige Familiale oder Familial, wie er später hieß, fast schon ein Van. Der spärlicher ausgestattete Break und der rustikale Commerciale erfüllten im Frankreich der 1970er und 1980er Jahre Transportaufgaben, die man heute normalerweise nur Lieferwagen zutraut.

Wer damit liebäugelt, sich einen 504 als Oldtimer zuzulegen, muß lange suchen, bis er ein gutes Exemplar findet. vor allem gepflegte Breaks sind selten und entsprechend

teuer. Hohe Preise werden für die seltenen Allrad-Modelle auf Break- und Pickup-Basis von Dangel gezahlt. Es empfiehlt sich, auf französischen Internetseiten nach einem Exemplar zu suchen, dort wird man am ehesten fündig.

Nicht selten haben die Fahrzeuge 300.000 und mehr Kilometer auf dem Buckel, was aber nicht unbedingt abschreckend sein muß, wenn regelmäßig die nötigen Wartungsarbeiten erledigt wurden. Die Kosten dafür waren und sind überschaubar, denn der 504 ist ein klassisch konstruiertes Auto, bei dem alle wichtigen Elemente gerade im Motorraum bestens zugänglich sind. Größtes Problem ist die Korrosionsanfälligkeit vor allem der frühen Modelle. Oft zeigte sich der Rost schon bei Fahrzeugen, die erst zwei Jahre alt waren und besonders dann, wenn die Autos viel im Winter auf salzbestreuten Straßen bewegt wurden. Insgesamt läßt sich sagen, daß ein gepflegter 504 auch heute noch ferne- und urlaubstauglich ist.

„Der 504 ist ein wahrer Salonwagen für die Passagiere, aber auch für den Fahrer“, heißt es im Prospekt von 1972. „Diese Limousine bietet originale und exklusive Komfort-Details wie höhenverstellbare Kopfstützen, die in die Rückenlehnen der Vordersitze integriert sind.“

Hans-Jürgen Schneider, Herausgeber und Verleger  
Normandie, Juli 2015





Links: Deckblatt des Prospekts von 1971 für Coupé und Cabriolet. Rechts: Elektrische Fensterheber sind bei den Zweisitzern serienmäßig. Daneben: Der Ascher im Fond ist obligatorisch.



Rechts: Auch das Cabriolet wird ab Herbst 1970 von dem kräftigeren Einspritzmotor angetrieben, was ihm (endlich) eine sportlichere Note verleiht. Unten: Die Eleganz des Coupés hat bis Anfang 1971 schon fast 4000 Leute zum Kauf verführt.



Oben: frühes 504 Cabriolet mit nachträglich montierten, aber gut passenden Leichtmetallrädern bei einer Oldtimer-Frühlingsausfahrt 2011 in der Normandie; dahinter Panhard 24 Coupé und Peugeot 404 Coupé.

Rechts: Abbildung aus dem Prospekt von 1971. Der sportlichen Linie des 504 Coupé würde man auch eine stärkere Motorisierung zutrauen. Aber der V6-Motor wird erst später implantiert.



1971/72

Zusätzliche Kombiversionen, Modellpflege

# Der 504 für alle Fälle

**Die neuen Kombiversionen des 504, der Break, der Familiale und der Commerciale erweitern die Modellpalette auf intelligente Weise. Vom Markt werden die stattlichen und komfortablen Fünftürer begeistert aufgenommen, die Stückzahlen wachsen von Jahr zu Jahr. Bei den übrigen Modellen beläßt es Peugeot 1971/72 bei Verbesserungen im Detail.**

Im April 1971 wird die Modellpalette um mehrere Kombi-Modelle erweitert: um den Break Typ 504 D 11, die siebensitzigen Familiale-Versionen 504 F 11 und 504 F 20 sowie um die Lieferwagenmodelle 504 E 01 und 504 E 20 („Commerciale“). Charakteristisch sind große, weit öffnende Heckklappe, niedrige Ladekante, erhöhte Nutzlast sowie geänderte Rückleuchten und Heckstoßstangen.

Der Break „Super Luxe“ ist genauso ausgestattet wie die Limousine, verfügt über eine umklappbare Rücksitzbank, die an der Rückseite ebenso wie die Ladefläche mit einer mahagonifarbenen Kunststoffschicht verkleidet ist. Elegante, in Aluminium eingefaßte Schutzleisten an der Rücklehne und auf der Ladefläche schützen den Kofferraumboden und bremsen das Verrutschen des Gepäcks. Der Standard-Break 504 ist ebenfalls ausgestattet wie die Limousine, allerdings ist die Ladefläche mit einem einfachen Kunststoffbelag ausgelegt.

Die Familiale-Ausführung (Typ 504 F 11 bzw. F 20) hat eine dritte (herausnehmbare) Sitzreihe und bietet somit sieben Personen Platz. Diese Ausführung ist in denselben Farbtönen lieferbar wie der Break. Die Version „Commerciale“ erkennt man an den einfachen Rundscheinwerfern und den fehlenden

Stoßstangenhörnern. Dieses Modell wiegt wegen seiner reduzierten Ausstattung weniger, hat fünf Sitzplätze, eine umklappbare Rückbank sowie die einfache Armaturentafel und das das Lenkrad vom ... 304!

## Zwei Benzin- und zwei Dieselmotoren

Der Familiale wird wahlweise als Benziner oder Diesel XD 90 angeboten, die Commerciale-Ausführung nur mit dem alten 1796 cm<sup>3</sup>-Benzinmotor mit 73 PS bei 5000/min (Verdichtungsverhältnis 7,5 : 1) oder mit dem älteren Dieselmotor XD 88 mit 1948 cm<sup>3</sup> Hubraum und 53,5 PS bei 4500/min. Den Break gibt es dagegen nur mit Benzinmotor. Je nach Modell ist die Hinterachsübersetzung unter-

*Unten links: Deckblatt des ersten Break-Prospekts vom April 1971. Daneben: Der elegante Break Super Luxe ist ein Multitalent, das ebenso als Reisewagen wie als Begleiter für Freizeit und Sport taugt.*



*Links: Den einfachen Break gibt es nicht in Metallic-Lackierung, sondern nur einfarbig. Und seine Ladefläche ist nur mit abwaschbarem Kunststoff belegt, was ihn zum praktischen Lieferwagen macht. Unten: Einen edlen Anblick bietet der Break Super Luxe. Das ist kein biederes Nutzfahrzeug, sondern eher ein eleganter Jagdwagen!*

schiedlich: 9 x 37 beim Benzin-Familiale und beim Break, 9 x 38 beim Benzin-Commerciale und beim Familiale mit Dieselmotor, 8 x 37 beim Commerciale Diesel. Bei der Hinterachse ging Peugeot wegen der hohen Zulademöglichkeiten kein Risiko ein: Statt der komfortablen Einzelradaufhängung verfügen alle Breaks und Lieferwagen hinten über eine Starrachse, die allerdings aufwendig über vier statt zwei Schraubenfedern am Aufbau abgestützt wird. Entsprechend hart sind die Fünftürer im unbeladenen Zustand. Die beiden rückwärtigen Stoßdämpfer sind ebenfalls härter abgestimmt. Der Federweg hinten beträgt nur 50 statt 75 mm bei den anderen 504-Versionen.

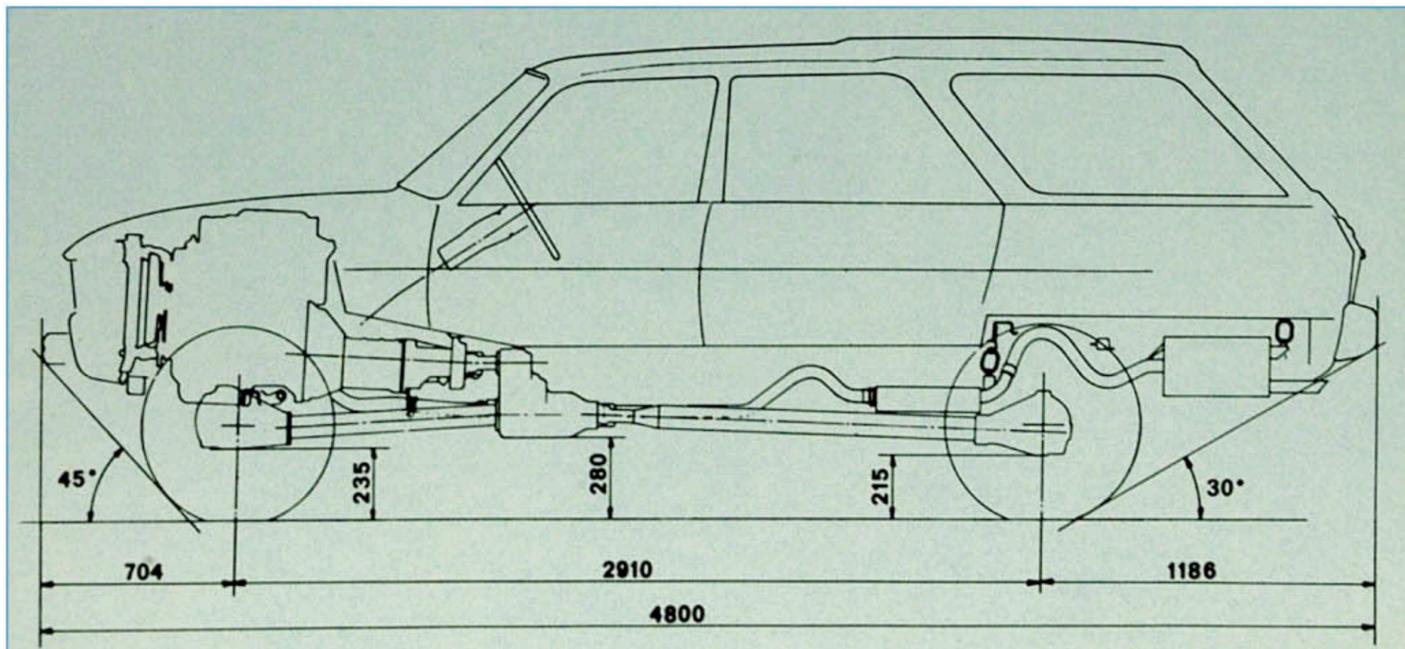


1981-85

Allradmodelle von Dangel

# Für den harten Offroad-Einsatz

Kurz bevor der 504 vom Band genommen wurde, tauchten zusätzliche, geländetaugliche Versionen auf: die Allrad-Modelle des 4x4-Spezialisten Dangel. Mit den von Dangel auf die Räder gestellten 504 4x4-Break- oder Pickup-Modellen hatte man im Gelände keine Probleme mehr. Ein Dangel 4x4 war zuverlässig und extrem geländegängig. Die aufwendige Allradtechnik von Dangel überzeugte Peugeot auf der ganzen Linie.



Ab 1981 produzierte die im gleichen Jahr gegründete Elsässer Spezialfirma Henri Dangel (Senthem im Département Haut-Rhin) in kleiner Stückzahl allradgetriebene 504-Modelle, und zwar auf Basis der Break- und Familiar-Modelle GR oder GRD mit Benzin- oder Dieselmotor sowie auf Basis des 504 Pickup. Peugeot lieferte die Grundmodelle direkt an Dangel und nahm die fertigen Fahrzeuge ins offizielle Verkaufsprogramm auf. Auch wenn die Allradvehikel aus dem Elsaß einen eher ruppigen Charakter hatten, konnten sie sich doch mit klassischen Geländewagen wie Land-Rover oder Toyota BJ messen. Jedoch mangelte es etwas an Leistung, und der Verbrauch war ziemlich hoch.

Die Elsässer rüsteten den 504 mit permanentem Allradantrieb aus, der neben dem normalen Schaltgetriebe

*Oben: 504 Break und Familiar in der Allradausführung von Dangel bauten erheblich höher als die Serienmodelle. Die Zeichnung zeigt die Lage der 4x4-Kraftübertragungselemente und die der Auspuffanlage. Rechts: Der Dangel 4x4 bewältigte problemlos schwieriges Gelände.*

ein Zentraldifferential mit zuschaltbarer Untersetzung (1 : 1,95) umfaßte. Die Vorderachse war eine umgedrehte Hinterachse des Peugeot 604 Turbo D mit doppelten Dreiecksquerlenkern, die etwas breiter baute, was eine Verbreiterung der vorderen Kotflügel erforderlich machte.

Die 504-Plattform wurde durch einen Zusatzrahmen aus zwei parallelen Längsträgern und zahlreichen Traversen verstärkt, die aus gefalzten und geschweißten Stahlblechprofilen bestanden; auf diesen Hilfsrahmen, der Motor, Schalt- und Verteilergetriebe aufnahm, wurde die Karosserie gesetzt und verschraubt. Das Verteilergetriebe war eine Dangel-Konstruktion. Vorne war der Dangel Break 4x4 um 185, hinten um 160 mm höhergelegt. Ferner verbaute Dangel größere Scheibenbremsen vorn (279 mm)

